Deutscher Bundestag **Drucksache 15/114**

15. Wahlperiode 28. 11. 2002

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Eduard Oswald, Dirk Fischer (Hamburg), weiterer Abgeordneter und der Fraktion der CDU/CSU
– Drucksache 15/49 –

Die Umsetzung des „Maritimen Bündnisses“ der Bundesregierung mit der maritimen Wirtschaft und die Stellung der Tonnagesteuer und des Lohnsteuereinbehalts dabei

Vorbemerkung der Fragesteller

In den Leitlinien zur Förderung der maritimen Wirtschaft vom Juni 2000 hatte die Bundesregierung angekündigt, Deutschlands internationale Wettbewerbsfähigkeit als Standort für Schiffbau, Seeschifffahrt und Hafenwirtschaft in Übereinstimmung mit dem EU-Recht zu festigen und auszubauen. Das Tonnagesteuerkonzept ist dabei von der Bundesregierung als ein Instrument zur Stärkung der Eigenkapitalbasis der deutschen Seeschifffahrtsunternehmen positiv hervorgehoben und als Chance zu weiterem Wachstum der vom Standort Deutschland aus bereederten Tonnage bewertet worden. Die Lohnsteuer- und Sozialkostenförderung zugunsten der Beschäftigung deutscher und anderer europäischer Seeleute sollte entsprechend der maßgebenden EU-Beihilfeleitlinie angepasst werden.

Die Koalitionsvereinbarung von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 16. Oktober 2002 stellt als verkehrspolitisches Ziel die Stärkung des maritimen Standortes Deutschland heraus. Der Bundesminister für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, Manfred Stolpe, hat dieses Ziel in seiner verkehrspolitischen Erklärung vor dem Deutschen Bundestag am 30. Oktober 2002 (Plenarprotokoll 15/5, S. 243 D) bekräftigt. Zugleich kündigt die Koalition an, das Tonnagesteuersystem und den Lohnsteuereinbehalt im Einkommensteuerrecht ersatzlos streichen zu wollen.

1. Hält die Bundesregierung an den Aussagen der Leitlinien zur Förderung der maritimen Wirtschaft fest?

Die Leitlinien der Bundesregierung zur Förderung der maritimen Wirtschaft sind langfristig ausgerichtet und daher auch eine Grundlage für die Arbeiten in der neuen Legislaturperiode.

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen vom 27. November 2002 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

2. Stimmt die beabsichtigte Streichung des Tonnagesteuersystems und des Lohnsteuereinbehalts mit den Leitlinien zur Förderung der maritimen Wirtschaft und den verkehrspolitischen Zielen der Bundesregierung überein?

Im von der Bundesregierung beschlossenen Entwurf des Gesetzes zum Abbau von Steuervergünstigungen und Ausnahmeregelungen (StVergAbG) ist eine Streichung der Tonnagesteuer und des Lohnsteuereinbehalts nicht vorgesehen.

3. Haben das Tonnagesteuersystem und der Lohnsteuereinbehalt zu den erwarteten positiven Effekten am maritimen Standort Deutschland geführt?
   a) Für wie viele Schiffe ist eine Option zum Tonnagesteuersystem ausgeübt worden?
   b) Wie haben sich die Investitionen bei den deutschen Reedereien nach Einführung des Tonnagesteuersystems entwickelt?
   c) Welche Auswirkungen hatte diese Entwicklung auf den Arbeitsmarkt für Landbetriebe der Seeschifffahrt und für die Arbeitsplätze auf Seeschiffen?
   d) Mit welchen Auswirkungen auf die Ausflaggungstendenzen und den deutschen seemännischen Arbeitsmarkt rechnet die Bundesregierung, wenn der Lohnsteuereinbehalt gestrichen würde?
   e) Welche Auswirkungen sind bei Werften, Kreditinstituten, Finanzdienstleistern und Zulieferindustrie feststellbar?
   f) Hat die Bundesregierung Erkenntnisse über das Steuer- und Abgabenaufkommen aus den vorgenannten Bereichen?
   g) Wie hoch beziffert die Bundesregierung das Steueraufkommen, wenn das Tonnagesteuersystem und der Lohnsteuereinbehalt gestrichen würde?

a) Der Bundesregierung liegen zur Zahl der Schiffe, für die eine Option zum Tonnagesteuersystem ausgeübt worden ist, keine steuerstatistischen Angaben vor. Von den Ende September 2002 insgesamt 1 733 in deutschen Schiffsregistern eingetragenen Handelsschiffen deutscher Reeder fahren rd. 1 500 im internationalen Verkehr. Es kann davon ausgegangen werden, dass davon für die weit überwiegende Zahl die Tonnagesteueroption inzwischen ausgeübt worden ist. Nach Auskunft des Verbandes Deutscher Reeder ist für weitere 450 Schiffe, die zz. in ausländischen Schiffsregistern eingetragen sind, die Tonnagesteueroption geplant.

b) In den Jahren 1999 bis 2002 haben deutsche Reeder in abgelieferte Schiffsneubauten deutscher und ausländischer Werften rd. 14,5 Mrd. Euro investiert. Dieses Volumen setzt sich wie folgt zusammen:
   1999: 2,5 Mrd. Euro
   2000: 3,8 Mrd. Euro
   2001: 4,4 Mrd. Euro
   2002: 3,8 Mrd. Euro (geschätzt).

   Hinzu kommen sog. Ankaufschiffe, d. h. Handelsschiffe, die auf internationalen Gebrauchtmärkten angeschafft worden sind. Hierzu liegen der Bundesregierung keine belastbaren Zahlen vor.

c) Legt man die Statistik der Seeberufsgenossenschaft zur gesetzlichen Unfallversicherung zugrunde, die die Beschäftigten in den Landbetrieben der Seeschifffahrt und Maklerbetrieben erfasst, so hat sich die Zahl der Beschäftigten an Land seit 1999 von rd. 16 000 auf rd. 17 200 (Stand 31. Dezember 2001) erhöht. Die Zahl der deutschen Seeleute an Bord deutscher Handelsschiffe hat sich seit dem Jahr 2000 bei rd. 6 500 bis 6 700 (Stand 30. September 2002) stabilisiert. Beim deutschen Bordpersonal auf Handelsschiffen deutscher Reeder unter fremden Flaggen ist die Zahl seit dem Jahr 2000 von 980 auf 1 265 gestiegen.

d, e, g) Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

f) Der Umfang von Lohnsteuer und Sozialabgaben deutscher Seeleute auf deutschflaggigen Handelsschiffen wird von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PwC Deutsche Revision, Hamburg, auf zz. 145 Mio. Euro geschätzt.

4. Hält die Bundesregierung an dem Ziel fest, europaweit schrittweise zu einer Harmonisierung der unternehmensteuerlichen Bemessungsgrundlagen zu kommen?

Die Europäische Kommission überarbeitet zz. die Beihilfeleitlinien für die Seeschifffahrt von 1997, u. a. mit dem Ziel einer weitestgehenden Harmonisierung der Bemessungsgrundlagen. An diesen Arbeiten ist auch Deutschland gemeinsam mit den übrigen Mitgliedstaaten beratend beteiligt. Deutschland setzt sich dabei unter Berücksichtigung des Wettbewerbs der Offenregister-Flaggen für eine Harmonisierung auf einem möglichst geringen Beihilfeniveau ein.

5. Ist der Bundesregierung bekannt, welche anderen europäischen Schifffahrtsländer ein Tonnagesteuersystem eingeführt haben oder einzuführen beabsichtigen?

Ein Tonnagesteuersystem wurde neben Griechenland bisher in den Niederlanden, Norwegen, im Vereinigten Königreich, Irland, Spanien, Finnland und Belgien eingeführt. In Dänemark wurde am 6. Februar 2002 ein Regierungsvorschlag zur Einführung eines Tonnagesteuersystems veröffentlicht. Die geplante Einführung des dänischen Tonnagesteuersystems wurde bereits von der Europäischen Kommission genehmigt und soll rückwirkend zum 1. Januar 2001 anwendbar sein. In Frankreich ist die Einführung zum 1. Januar 2003 angekündigt. In Italien und Schweden ist eine derartige Maßnahme in der Diskussion.

6. Ist der Bundesregierung bekannt, ob die Einführung eines Tonnagesteuersystems in anderen europäischen Schifffahrtsländern positive Effekte für den jeweiligen Schifffahrtstandort gehabt hat?

Die Arbeiten der Europäischen Kommission zu den Wirkungen und einer Revision ihrer Beihilfeleitlinien für die Seeschifffahrt sind noch nicht abgeschlossen. Ein Gesamtüberblick ist daher noch nicht möglich. Aus nationalen Statistiken einiger Mitgliedstaaten (z. B. Niederlande, Vereinigtes Königreich, Norwegen), die die Tonnagesteuer eingeführt haben, ist in der Tendenz beim Schiffsbestand und den Beschäftigten an Land ein deutlicher Zuwachs seit Einführung der Fördermaßnahmen zu erkennen.

7. Wie bewertet die Bundesregierung vor dem Hintergrund der Harmonisierung europäischer Beihilfesysteme für die Seeschifffahrt die beabsichtigte Streichung des Tonnagesteuersystems und des Lohnsteuereinbehalts?

Auf die Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333